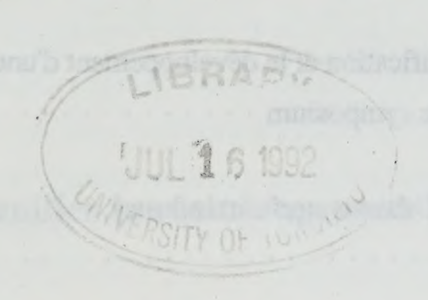
L'INDUSTRIE RIVERAINE URBAINE

La planification et le développement d'une industrie
verte pour le XXI[e] siècle

Rapport sur le symposium

par Gene Desfor
Mars 1990



L'INDUSTRIE RIVERAINE URBAINE

La planification et le développement d'une industrie
verte pour le XXIe siècle

Rapport sur le symposium

par Gene Desfor
Mars 1990

Symposium parrainé par :

- La Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto
- Le Labour Council of Metropolitan Toronto and York Region
- La South East Toronto Industrial Awareness Organization
- La Faculté des études environnementales de l'université York

Données canadiennes pour le catalogage avant publication (Canada)

Desfor, Gene

L'industrie riveraine urbaine: la planification et le développement d'une industrie verte pour le XIXe siècle : rapport de symposium

Publication en anglais sous le titre: Urban waterfront industry.

Comprend des références bibliogr.

ISBN 0-662-96231-1

N° de cat. MAS Z1-1988/1-52-1F

1. Urbanisme -- Ontario - Toronto, Agglomération de -- Congrès. 2. Fronts de mer -- Ontario -- Toronto, Agglomération de -- Planification -- Congrès. 3. Développement industriel -- Projets -- Ontario -- Toronto, Agglomération de -- Congrès. 4. Urbanisme - Aspect de l'environnement -- Ontario -- Toronto, Agglomération de. I. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto (Canada). II. Titre.

HT169.C32T614 1990 307.1'2'09713541 C90-098672-7

Ministre des Approvisionnements et Services Canada

N° de cat. MAS Z1-1988/1-52-1F

ISBN 0-662-96231-1

TABLE DES MATIÈRES

Introduction

Le 16 novembre 1989 avait lieu un symposium d'une journée pour étudier de nouvelles idées en vue d'établir une industrie respectueuse de l'environnement sur les terrains portuaires. Il a été organisé pour permettre aux membres de divers organismes de débattre les questions et les possibilités entourant le réaménagement des industries situées dans le port. À l'approche du XXIe siècle, l'industrie doit relever deux défis fondamentaux : la mondialisation du commerce et la protection de l'environnement. Ces deux thèmes influent sur l'aménagement futur des terrains portuaires : les opérations commerciales à l'échelle mondiale ont une incidence directe sur l'activité industrielle dans la ville de Toronto alors que les entreprises qui s'installeront sur les terrains portuaires devront résoudre des problèmes environnementaux délicats et difficiles.

Le présent document est un résumé des principales idées débattues au symposium et on y recommande des initiatives pour promouvoir ces idées. Il a été rédigé d'après les rapports des ateliers du symposium et est le résultat d'un filtrage des principaux concepts et suggestions avancés au cours des discussions. Tous les participants ont reçu copie de l'ébauche du document et leurs réactions y ont été incluses. Les débats en atelier reposaient sur une série de questions qui avaient préalablement été posées; c'est peut-être pour cette raison que certains thèmes sont revenus fréquemment dans les divers ateliers.

La première partie du document porte sur les thèmes, les tendances et les problèmes actuels. On y jette un coup d'oeil sur les efforts actuels de planification et on y soutient que l'industrie est essentielle au secteur riverain, malgré la récente tendance dans l'autre direction. La deuxième partie s'attarde à l'aspect historique des terrains portuaires ainsi qu'aux problèmes et aux possibilités qui découlent du passé. Il en ressort clairement que, pour être couronné de succès, le réaménagement doit comprendre une étude attentive du caractère du port et de son évolution depuis sa création. La troisième partie traite des obstacles à l'établissement d'une industrie respectueuse de l'environnement et des politiques qu'il serait possible d'adopter pour surmonter ces obstacles et inciter les entreprises à venir s'installer dans le port. Enfin, la dernière partie du rapport renferme un bref résumé et des recommandations destinées à la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.

Les trois annexes offrent des renseignements sur le symposium et sur les terrains portuaires et comprennent une liste des participants, l'horaire du symposium et les questions abordées en atelier.

DÉFINITIONS

Le terme "terrains portuaires" n'est pas officiel, mais on l'utilise pour désigner tous les terrains situés dans East Bayfront et dans le secteur industriel du port (voir carte 1).

Depuis toujours, le mot industrie englobe la fabrication, le traitement de matières et l'entreposage, mais il est de plus en plus question d'y inclure également d'autres activités économiques et possibilités d'emploi. La modification de la nature de la production par la technologie est l'une des raisons de l'élargissement de cette définition. Par exemple, de nombreuses entreprises traitent et analysent de l'information pour le compte des fabricants. Doit-on considérer qu'elles font partie du secteur industriel? C'est ce que font certains organismes; d'autres adoptent une démarche plus conservatrice. Les participants du symposium ont fait remarquer que de nombreuses activités industrielles respectueuses de l'environnement correspondent à cette définition conservatrice de l'industrie, mais que certaines autres nécessiteraient une définition plus large.

Les industries respectueuses de l'environnement sont celles dont les produits sont favorables à l'environnement ou celles qui mettent au point des produits et utilisent des techniques visant à le protéger. Au cours du symposium, des critères destinés à déterminer quels sont ces produits ont été proposés. Ils doivent :

- être fabriqués grâce à un usage équilibré des ressources, soit à partir de produits recyclés, soit en vue de les rendre recyclables;
- être fabriqués en circuit fermé, sans aucune émission ni déversement de déchets de quelque sorte dans l'air, l'eau et le sol, quelle que soit la phase de la fabrication;
- être utiles à la société, c'est-à-dire qu'ils doivent avoir une valeur sociale;
- être fabriqués en toute sécurité pour les travailleurs;

- être fabriqués de façon efficace, sans gaspillage inutile, en particulier de ressources d'énergie.

Les participants de l'atelier ont insisté sur le fait que les critères doivent être appliqués aux produits "du berceau à la tombe", c'est-à-dire que toutes les étapes de leur traitement, de l'extraction des matières premières à la fabrication de produits finis, doivent respecter l'environnement.

1. La Nécessité de Planifier le Réaménagement Industriel des Terrains Portuaires

Les terrains portuaires de Toronto seront réaménagés dans un avenir rapproché. La question n'est pas de savoir si le port sera pris d'assaut par une nouvelle vague de construction; les forces du marché actuel et l'expansion du centre urbain de Toronto le garantissent.[1] Le débat porte plutôt sur l'utilisation la plus convenable de ces terrains et sur la nécessité d'y prévoir l'établissement d'une industrie respectueuse de l'environnement. En effet, les quatre ordres de gouvernement ont déjà entrepris le réaménagement puisqu'ils ont lancé leurs processus de planification et d'élaboration des politiques pour le secteur.

La Ville de Toronto examine actuellement son plan officiel touchant le secteur du centre dans le cadre de Cityplan 1991. L'un des aspects de cet examen porte sur les plans du centre du secteur riverain et sur la politique industrielle de la Ville. La Municipalité de la communauté urbaine de Toronto étudie également son propre plan officiel. Elle a déjà commencé à tenir un rôle plus actif à l'égard de la planification locale et s'apprête à mettre au point un plan visant le secteur riverain du Toronto métropolitain. La province d'Ontario a déclaré qu'elle avait un intérêt dans les terrains portuaires et, conformément à la *Loi sur les enquêtes publiques*, l'honorable David Crombie a été nommé à la tête d'une commission chargée d'enquêter sur le secteur riverain et sur le bassin hydrographique et de faire des recommandations à cet égard. Conformément à la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire*, la province fait valoir son intérêt afin d'assurer qu'une stratégie

1. Il y a lieu de noter que les terrains portuaires font actuellement l'objet d'un examen environnemental visant à déterminer la qualité de l'air, du sol, de l'eau, de l'environnement naturel et des constructions, du bruit dans le secteur. Les conclusions de cet examen influeront sur tout aménagement futur des lieux.

favorisant tout le secteur soit élaborée.[2] La Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto, mise sur pied par le gouvernement fédéral en juin 1988, enquête sur l'avenir du secteur. À la lumière des divers travaux de planification en cours, il est urgent de faire valoir la nécessité d'une industrie respectueuse de l'environnement.

Le secteur industriel portuaire (Carte 1) n'a jamais vraiment répondu aux attentes de la THC qui, au moment de sa création, en avait fait le principal élément de son plan de 1912. Le remblayage a été commencé avant même que le plan soit approuvé et, dans les années 1930, les objectifs de création de terrains, fixés par les Commissaires, étaient largement atteints et un nombre important d'entreprises s'étaient installées dans le secteur riverain. Malgré la croissance constante du tonnage transitant dans le port, à partir des années 1930 jusqu'aux années 1950, le développement industriel n'a pas eu l'essor parallèle escompté. L'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent, en 1959, a ravivé l'activité du port pendant un certain nombre d'années, mais elle n'a pu contribuer à cacher le fait que, dans le secteur riverain, l'industrie était en difficulté.

Dans les années 1970, l'industrie installée sur les terrains portuaires a connu des temps particulièrement difficiles : les entreprises déménageaient ou fermaient leurs portes, laissant derrière elles de vastes étendues de terrains sous-utilisés. De grandes surfaces ont servi et servent encore à l'entreposage de sel et de pétrole et au stationnement de camions, activités qui ne génèrent pas beaucoup d'emplois.

En 1988, le nombre total d'emplois dans le port était évalué à 9 700, dont 27 p. 100 sont dans la fabrication et 47 p. 100 dans le secteur des bureaux (finance, immobilier, services aux entreprises, administration gouvernementale, etc.).[3] Par contre, on estime que le secteur peut accommoder plus de 50 000 emplois.

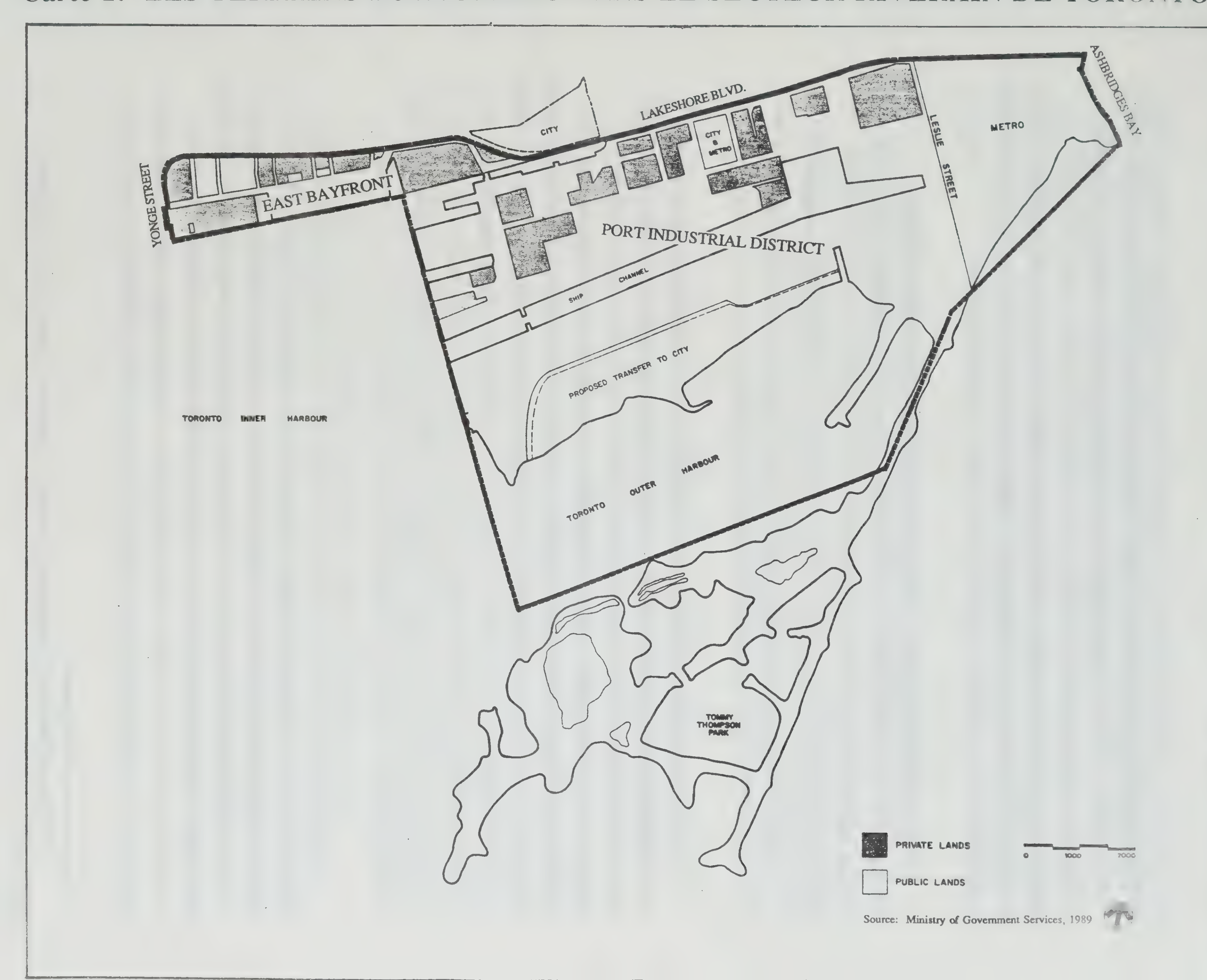
Le déclin de l'activité industrielle dans le port est le reflet d'une tendance que l'on constate dans l'économie à Toronto et dans d'autres villes nord-américaines : depuis les années 1950, l'importance relative de l'activité industrielle dans les zones urbaines décroît. La Ville de Toronto

---

2. Gouvernement de l'Ontario, "Declaration of Provincial Interest: Toronto Waterfront Lands", Octobre 17, 1989.

3. City of Toronto, Special tabulation using Metropolitan Toronto Planning Department, *Employment, Land Use, Assessment* Data File.

Carte 1: LES TERRAINS PORTUAIRES DANS LE SECTEUR RIVERAIN DE TORONTO



Source: Ministry of Government Services, 1989

a perdu plus de la moitié de ses emplois dans l'industrie, soit plus de 50 000, entre 1950 et 1980. Dans les années 1980, le niveau d'emploi dans l'industrie s'est stabilisé, mais le secteur de la fabrication est encore en déclin : la ville a perdu environ 8 000 emplois depuis 1983. En 1985, environ 22 p. 100 de la population active de la communauté urbaine de Toronto travaillait dans les secteurs de la fabrication et de l'entreposage, comparativement à 28 p. 100 en 1981. La fabrication a également subi un déclin prolongé dans d'autres villes d'Amérique du Nord.

Au cours de la même période, le secteur du traitement de l'information s'est accru sensiblement : entre 1971 et 1981, 38 p. 100 de toute la croissance des emplois dans la ville de Toronto s'est produite dans le secteur des services à la communauté, aux entreprises et aux particuliers; il constitue le plus grand employeur de la région (la Ville de Toronto rapporte que, en 1981, 55 p. 100 de la population active travaillait dans des domaines dont la principale fonction était la production, le traitement et la diffusion de l'information.)[4]

Outre le fait de suivre des tendances générales attribuables à la conjoncture économique et à l'espace disponible, l'industrie du secteur riverain a des caractéristiques bien à elle. Au cours des dernières décennies du XIXe siècle et au début du XXe, diverses entreprises industrielles se fixèrent dans le port de manière à pouvoir faire venir des matières premières ou à distribuer des produits finis par bateau. Elles avaient un avantage sur celles qui s'étaient installées à l'intérieur des terres, car les frais de transport du matériel lourd ou encombrant étaient réduits au minimum. Même si certaines entreprises (p. ex., Redpath Sugars) sont encore situées dans le secteur riverain afin de profiter de frais de transport moins élevés, les innovations technologiques dans le domaine de l'expédition et dans les autres modes de transport ont réduit le nombre de types d'entreprises pour lesquels il est particulièrement avantageux d'être situés dans le port.

Cette tendance récente pourrait laisser croire que la valeur des terrains portuaires est très faible. Même si ces terrains n'avaient pas beaucoup de valeur dans le passé, aujourd'hui, c'est le contraire qui est vrai : les prix sont si élevés qu'ils menacent de chasser l'industrie de ce secteur. Si l'utilisation d'un site était déterminée par sa valeur marchande, il serait pratiquement impossible de réaménager dans un but industriel la presque totalité de East Bayfront. L'utilisation accrue du centre urbain de Toronto à des fins commerciales, pour la vente au détail, les divertissements et le logement a fait qu'on peut se demander si le port pourra conserver sa vocation industrielle. La

---

4. City of Toronto, *Quinquennial Review : Overview Report,* City of Toronto, 1986, p. 21

sombre situation du logement dans la région a donné lieu à un désir d'utiliser les terrains portuaires à des fins d'aménagement résidentiel, et un certain nombre de plans (y compris *Bold Concept II*) recommandent un réaménagement majeur à des fins non industrielles.

Malgré cette orientation récente, les terrains portuaires devraient être réaménagés de façon à accueillir une nouvelle génération d'entreprises qui seraient respectueuses de l'environnement, parce que :

- la valeur des terrains portuaires connaît des distorsions causées par l'espoir d'une modification des règlements de zonage;

- d'autres facteurs importants, qui peuvent n'avoir aucune incidence sur la valeur marchande (p. ex. la nécessité d'une industrie dans le cadre d'une économie diversifiée), sont essentiels à une économie saine et à une structure sociale forte.

En d'autres mots, il est plus avantageux d'utiliser les terrains portuaires à des fins industrielles, malgré ce qu'on en pense sur le marché, et ce, pour cinq raisons essentielles :

- Premièrement, la ville de Toronto a besoin d'un secteur industriel sain qui lui donnera la capacité de prospérer et de croître sur le plan économique. Pour rester compétitive, l'économie locale doit conserver les entreprises qui en font partie et attirer de nouvelles industries de croissance.

- Deuxièmement, la fabrication crée des liens de plus en plus nombreux avec d'autres activités de production dans la région de sorte que, par sa croissance, l'industrie entraîne d'autres activités économiques. C'est ce qu'on appelle l'effet multiplicateur.

- Troisièmement, la perte de l'industrie pour une municipalité rend plus difficile la gestion de l'économie. Une économie diversifiée est un gage de stabilité même en période de déclin d'un de ses secteur et elle peut se relancer plus rapidement qu'une économie très spécialisée. En outre, la diversité économique permet d'assurer des emplois de tous genres pour une main d'oeuvre diverse.

- Quatrièmement, l'expérience montre que, une fois modifié le zonage des terrains industriels, ces derniers ne sont plus jamais utilisés à cette fin et toute possibilité est ensuite perdue.

- Cinquièmement, la présence d'une industrie offrant des emplois rémunérateurs et de bons avantages sociaux aide à prévenir le déclin de la diversité des groupes socio-économiques en mesure de faire vivre le centre-ville.

Pourquoi le secteur industriel, une fois sa nécessité reconnue, devrait-il être situé dans le port? Tout simplement parce que, dans la ville, le port est le dernier site propre à être aménagé en grande zone industrielle planifiée. Les autres terrains zonés en fonction de l'industrie sont trop petits, n'offrent aucune possibilité d'expansion ou servent déjà à des fins qui les rendent inutilisables.

Si l'on reconnaît la nécessité de l'industrie et si l'on considère que les terrains portuaires constituent le meilleur site, pourquoi insister particulièrement sur le fait qu'elle doit être respectueuse de l'environnement? Pour plusieurs raisons.

On reconnaît maintenant que l'environnement est la responsabilité de tous les secteurs de la société et qu'on ne peut plus le soumettre à des utilisations qui mettent en danger l'avenir de toute la société. L'industrie produit des biens et des services utiles à la société au moyen de ressources qu'elle transforme; les liens entre l'industrie et l'environnement sont omniprésents. Il y va donc de l'intérêt de l'industrie d'engendrer la prospérité tout en assurant la qualité de l'environnement. Les entreprises qui y parviendront survivront; les autres disparaîtront, de gré ou de force. Aujourd'hui même, les entreprises polluantes doivent acquitter d'énormes factures de nettoyage et font face à la possibilité croissante de poursuites judiciaires.

Le "verdissage" de l'industrie est déjà commencé : Loblaws a démontré que les consommateurs sont sensibles aux questions d'environnement, et fait de bonnes affaires avec ses "produits verts" (En quatre semaines seulement, elle a vendu pour 5 millions de dollars de produits identifiés comme étant bons pour l'environnement). Les fabricants produisent plus de "produits verts" que jamais et maintiennent qu'ils sont bons pour l'environnement ou, au moins, qu'ils n'y nuisent pas.

Les terrains portuaires pourraient être le site d'une industrie bien planifiée et respectueuse de l'environnement.

2. *LES TERRAINS PORTUAIRES: UNE IDENTITÉ PARTICULIÈRE*

Le processus de réaménagement des terrains portuaires devrait tenir compte du passé du secteur. Cela faciliterait l'identification des sols contaminés par des entreprises qui n'y sont plus installées et aiderait à déterminer les éléments qu'il y aurait lieu de conserver sur les terrains construits. L'histoire de ce secteur a été revue au symposium, au cours d'un exposé où l'on a présenté des diapositives de ce qu'il est actuellement et de ce qu'il a déjà été. L'histoire complète des terrains portuaires n'entre pas dans le cadre du présent rapport, mais il sera utile de consulter un document publié récemment par la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto, intitulé *Bibliographie sélective sur le port et le secteur riverain de Toronto*, qui renferme une série de titres d'ouvrages de référence soigneusement choisis.[5]

Au cours du symposium, un certain nombre de participants ont fait remarquer que les terrains portuaires ont un "problème d'image". On identifie le secteur à une industrie salissante, bruyante, malodorante et parfois dangereuse. Deux entreprises viennent à l'esprit : la première, qui n'est plus en exploitation, était un casseur où l'on réduisait les voitures en ferraille, tandis que la seconde, toujours en opération, est une usine d'équarrissage qui dégage des odeurs nauséabondes.

Le problème n'est pas nouveau : lorsque la THC a asséché les marécages et remblayé les eaux plus profondes de la baie Ashbridge's pour en faire le secteur industriel du port, dans le cadre du plan de 1912 pour le secteur riverain, elle voulait créer des terrains pour l'industrie et le commerce afin de débarrasser la ville d'un endroit nauséabond et insalubre. Les journaux de l'époque qualifiaient les marécages de "vulgaires marais grouillants de malaria d'où émanent des miasmes pestilentiels bons pour les grenouilles."[6] Un ingénieur de la THC fit observer que les eaux de la baie étaient trop épaisses pour s'y baigner, mais pas assez pour marcher dessus. On considérait cette zone comme un cloaque parce que les égouts se déversaient directement dans ses eaux. Avant cette époque, les déjections de plus de 4 000 têtes de bétail des fermes Gooderham et Worts où l'on pratiquait l'élevage de vaches laitières et de boeufs de boucherie se déversaient directement dans les marécages.

---

5. Roy Merrens, *Bibliographie sélective sur le port et le secteur riverain de Toronto*, Document de travail No 1, Centre canadien de documentation sur le secteur riverain, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto, 1989.

6. D'après Michael Moir, Mémoire du 24 novembre 1986, Toronto Harbour Commissioners.

Au milieu des années 1920, la THC avait terminé la plus grande partie du remblayage et transformé le paysage; elle donna au secteur le nom de Eastern Harbour Terminals et l'offrit en vente et en location comme "site industriel insurpassable". Une fois terminés, les Eastern Harbour Terminals couvraient une surface d'environ 526 hectares, dont 276 devraient être affectés à l'industrie, 129 à des parcs et les loisirs et le reste à la construction de rues, de rails d'évitement, de quais publics et de meilleurs voies navigables. En 1931, la THC était en mesure d'affirmer qu'elle avait grandement amélioré le commerce par voie d'eau dans le port et, par le fait même, "qu'elle avait contribué à un accroissement permanent des recettes fiscales générales annuelles de la ville."[7]

En 1931, malgré les difficultés qu'avaient éprouvées la THC à trouver des occupants au cours des années 1920, 69 entreprises étaient installées dans le secteur industriel et avaient investi plus de 33 500 000 dollars dans l'immobilier, la construction et le matériel. On y trouvait notamment les sociétés suivantes : British-American Oil Co., McColl-Frontenac Oil Co., Imperial Oil Co., Sun Oil Co., Shell Oil of Canada, Dominion Boxboards Ltd., Canadian Paperboard Co., Victoria Paper and Twine Co., Hamilton Bridge Co., Baines and David Steel Ltd., The Canadian Ice Co., Link-Belt Ltd., Canadian Patent Leather Co., W. Harris & Co., E. Fielding & Son, The Canadian Coal Co., The Dominion Tar and Chemicals Ltd., Warren Bituminous Paving Co., et Canada Cement Co.

Aujourd'hui, les tentatives de réaménagement se heurtent aux problèmes engendrés par ce passé, notamment la propriété des terrains du secteur riverain entre les mains d'intérêts privés.

Peu après la mise sur pied de l'organisme en 1911, la THC devint propriétaire de presque tous les terrains riverains de la ville, qu'elle commença à vendre aussitôt. En 1917, elle décida, avec le consentement du conseil de ville, de vendre près de 1,6 hectare de terrain à la société Imperial Oil Ltd. Même si le lot ne jouxtait aucun quai d'accostage, cette décision permit néanmoins d'établir le principe selon lequel il était acceptable de vendre des terrains publics riverains. Au cours de ses 75 ans d'existence, la THC en a vendu passablement; même tout récemment, c'est-à-dire en 1987, elle a vendu 3,6 hectares de propriété de première qualité situés au bord de l'eau, le terminal maritime 27, à l'Avro Corporation pour la somme de 24 millions de dollars. La THC a maintenant changé sa politique du tout au tout et a décidé de ne plus vendre de terrains.

---

7. Toronto Harbour Commissioners, *Facts Concerning Toronto Harbour,* 1931, Toronto Harbour Commissioners, 1931.

La contamination du sol des terrains portuaires constitue un autre problème hérité du passé et admis depuis longtemps, bien que son ampleur n'ait pas encore été déterminée. On connaît au moins deux sources différentes de contamination : la première est le matériau utilisé pour le remblayage et la seconde est l'activité industrielle. À regarder la liste ci-dessus, on peut se douter que l'entreposage de certaines matières et les émissions et les déversements provenant des usines peuvent avoir contaminé gravement le sol. Nombre de ces entreprises n'ont plus d'exploitation dans le port, mais il est possible de consulter les archives qui permettront de déterminer où ces entreprises étaient situées et, dans certains cas, où et comment les matières étaient entreposées.

3. *Le Réaménagement des Terrains Portuaires: Une Industrie Respectueuse de L'environnement*

Les participants de chacun des quatre ateliers du symposium ont étudié divers aspects de l'installation d'une industrie respectueuse de l'environnement dans le secteur riverain. Un certain nombre de questions visant à guider leurs travaux leur ont été posées (voir la liste de ces questions à l'Annexe 3). Les renseignements tirés des notes et des enregistrements des ateliers ont été examinés, intégrés et organisés en quatre catégories : les problèmes de réaménagement du secteur riverain, les politiques publiques concernant ce réaménagement, les entreprises susceptibles de s'établir dans le secteur et les industries de recyclage.

La séance du matin portait particulièrement sur les problèmes liés à l'installation, dans le secteur riverain, d'une industrie respectueuse de l'environnement, et celle de l'après-midi sur la solution de ces problèmes.

Les problemès de réaménagement du secteur riverain

Il ne sera pas facile de réaménager les terrains portuaires afin d'y installer une industrie respectueuse de l'environnement. Les participants ont fait ressortir les difficultés suivantes :

1. L'incertitude entourant les projets gouvernementaux est très préoccupante : les gouvernements de tous les niveaux ont une attitude irrésolue au sujet de leurs engagements concernant l'industrie dans le secteur riverain et il semble que la volonté politique des gouvernements municipaux de conserver le zonage industriel soit de plus en plus faible. Les gouvernements

provincial et fédéral étudient la possibilité de construire des logements sur les terrains portuaires et d'y tenir les Jeux Olympiques et Expo 2000. Les entreprises n'iront pas s'installer dans le secteur riverain tant et aussi longtemps que les gouvernements n'auront pas arrêté de projets définitifs.

2. La multitude d'organismes dont il faut obtenir la permission pour procéder à un aménagement constitue un problème important pour l'industrie. Le fouillis administratif bien connu dans le secteur riverain touche directement toute entreprise qui souhaite s'établir dans le port ou y prendre de l'expansion.

3. Les moyens et les services de transport vers les terrains portuaires ne sont pas satisfaisants, qu'il s'agisse du déplacement des biens ou de celui des employés qui doivent se rendre au travail. Le transport public y est déficient.

4. Les participants de l'atelier ont dressé une liste des problèmes environnementaux auxquels sont confrontées les entreprises qui s'établissent dans le secteur riverain (ces problèmes ont divers effets sur l'industrie, les groupes de voisinage, les employés et les gouvernements).

Les frais de nettoyage de l'environnement dans son état actuel seront vraisemblablement élevés et l'investissement constitue une incertitude, car on ne sait pas quel sera le montant de la facture. Actuellement, on ne sait pas non plus qui paiera la note. On a donné comme exemple la remise en état des sols contaminés : on ne sait pas du tout combien coûtera le nettoyage; un participant à même avancé que le prix de la décontamination pourrait être plus élevé que la valeur marchande des terrains.

Un autre participant a demandé qui est chargé de décider à quel point il est nécessaire d'apporter des correctifs. Un autre encore a affirmé qu'aucun processus ne permet à la population de participer au débat sur le nettoyage de l'environnement. Les groupes communautaires sont très préoccupés par l'état de ce dernier dans le port et ne voient pas d'un bon oeil la possibilité d'une expansion de l'industrie, qui aggraverait une situation déjà inacceptable.

Outre une éventuelle contamination, il est possible que les terrains aient un problème d'ordre structurel : ils ont été créés par remblayage et il faudra peut-être affecter d'importantes sommes

d'argent à la construction de fondations pour les immeubles. Le tremblement de terre récent de San Francisco illustre bien la difficulté de construire sur du remblayage.

La qualité de l'air dans le port est un autre problème lorsqu'une entreprise cherche un site : les problèmes de mauvaises odeurs et d'une forte concentration de poussière ont déjà été mentionnés.

Les participants des ateliers ont exposé de diverses manières le manque d'attrait esthétique du port : certains ont affirmé que les entreprises cherchent des lieux agréables où installer leurs usines et les terrains portuaires ne sont pas attrayants. D'autres ont cité comme exemple d'industrie repoussante l'usine de traitement des eaux usées et la génératrice d'électricité Hearn, ou bien ils ont affirmé que le secteur manque d'attrait.

La pollution par le bruit de l'activité industrielle et du passage de camions a également été mentionnée.

Enfin, on s'inquiète du fait qu'une bonne partie des terrains portuaires sont apparemment situés en zone inondable, et que toute autre forme d'aménagement pourrait y être limitée.

5. La propriété des terrains portuaires est franche ou à bail et l'incertitude entourant d'éventuelles expropriations gêne l'industrie. Un participant a laissé entendre qu'il n'est peut-être pas souhaitable de vendre des terrains du secteur riverain à des intérêts privés mais que cela pourrait être nécessaire afin d'attirer l'industrie.

6. L'infrastructure n'est pas suffisante dans certaines zones du port, en particulier dans celle qui est située au sud du Ship Channel : les services d'aqueduc et d'égout y sont déficients.

7. Les terrains portuaires ne comptent pas de restaurants et les conditions hivernales ne contribuent pas à attirer les travailleurs.

8. Fait intéressant, l'absence de logements à prix abordable dans le secteur ou près de celui-ci est considérée comme source de problèmes pour l'industrie. En effet, la présence de ce genre de logement contribuerait à faire baisser les frais de main-d'oeuvre sans nuire au niveau de vie, ce qui serait avantageux pour l'industrie.

9. Il y a finalement le prix des terrains. Considérant la suite de problèmes que nous venons d'énumérer, le prix des terrains ne devrait pas être un obstacle à l'établissement de l'industrie. Toutefois, leur valeur élevée lui rend la tâche difficile, voire même impossible, car elle incite les propriétaires de terrains industriels à vendre ces derniers et à quitter le port. Elle est peut-être le résultat d'une enchère entre des utilisateurs éventuels ou de spéculateurs qui espèrent qu'il sera permis d'utiliser les terrains à des fins non industrielles dans un avenir rapproché. Elle est sans doute liée au fait que le gouvernement ne semble pas avoir la volonté politique de conserver les terrains portuaires pour l'industrie, ce qui contribue à la hausse de cette valeur.

LES POLITIQUES PUBLIQUES DE RÉAMÉNAGEMENT INDUSTRIEL DANS LE SECTEUR RIVERAIN

Quatre sujets ont été abordés en atelier : la nécessité d'un engagement envers l'industrie établie sur les terrains portuaires, la nature d'un organisme ou d'une société d'aménagement, la stabilisation de la valeur des terrains portuaires et la participation des gouvernements dans les entreprises de recyclage.

1. Un engagement envers l'industrie établie sur les terrains portuaires

Malgré les nombreux énoncés de politique favorisant l'industrie dans le secteur riverain, les participants affirment que tous les ordres de gouvernement doivent renouveler leur engagement et lui donner plus de vigueur. Ils estiment que le gouvernement de l'Ontario, en particulier, doit se mettre à la tâche avant tout réaménagement industriel. L'appui que la province semble donner à la construction résidentielle dans le port, de même que la promotion des Jeux Olympiques et d'Expo 2000, inquiète certains participants.

Le plan de la Ville de Toronto concernant le secteur riverain favorise l'établissement de l'industrie dans le port et un règlement municipal récent exige que le conseil de ville étudie la possibilité de procéder à l'examen d'un secteur avant que le zonage d'un site industriel soit modifié pour que les terrains qui s'y trouvent servent à des fins non industrielles. Néanmoins, on sait par expérience qu'un site industriel peut rapidement être "affecté" à d'autres fins.

Un participant souligne que, à la nécessité d'un énoncé de politique clair et non équivoque du gouvernement, s'ajoute celle d'une volonté, de la part d'autres organismes, de s'engager à faire fonctionner l'industrie dans le secteur riverain.

2. La nature d'un organisme ou d'une société d'aménagement des terrains portuaires

Dès que sera élaborée la politique de réaménagement industriel du secteur riverain, il faudra régler la question, controversée, de déterminer la société ou l'organisme qui sera chargé d'entreprendre les travaux. Tel que mentionné précédemment, l'un des problèmes les plus difficiles du réaménagement est la multitude d'organismes gouvernementaux et de groupes spécialisés ayant des pouvoirs de juridiction sur le secteur riverain. Les problèmes de compétence nécessitent des changements législatifs et institutionnels, y compris la réorganisation ou le remaniement d'un organisme ou d'une société d'aménagement existante.

En atelier, diverses opinions ont été exprimées au sujet de l'organisation et du mandat d'un tel organisme; même s'il n'y a pas eu de consensus, certaines idées constructives ont été présentées et débattues. Au départ, on a présumé que la recommandation 3.1 concernant la réorganisation de la THC, dans le rapport provisoire de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto, serait mise en oeuvre, à savoir que "Les responsabilité, la compétence et le mandat de la THC touchant l'exploitation du Port de Toronto doivent être clairement séparés de la planification et de l'aménagement des terrains qui ne servent pas la fonction portuaire dans le secteur riverain.[8]

Les participants d'un atelier ont identifié des groupes ayant un intérêt particulier à voir l'établissement d'un organisme d'aménagement : les quatre ordres de gouvernement (la Ville de Toronto, la municipalité de la communauté urbaine de Toronto, la province d'Ontario et le gouvernement fédéral), la THC, les entreprises d'aménagement, l'industrie établie dans le port, les groupes communautaires, les syndicats et les groupes environnementalistes.

Il a été proposé de confier à un organisme la tâche de mettre au point un plan global visant les terrains portuaires, après quoi, la mise en oeuvre incomberait à un organisme d'aménagement. Un participant a suggéré que cet organisme indépendant soit doté d'un conseil d'administration représentant tous les intérêts équitablement; qu'il soit contrôlé de façon locale et qu'il ait pour mandat d'exécuter un programme de travail sur lequel tous s'entendent et qui comprend notamment

8. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto, Rapport provisoire, 1989, p. 126.

l'aménagement industriel, les considérations d'ordre environnemental, etc. Un organisme d'aménagement des terrains portuaires, doté de son propre personnel et d'un conseil d'administration, a également été proposé.

Les participants se sont ensuite demandé de quel ordre de gouvernement devrait relever l'organisme en question; certains ont soutenu que le secteur industriel portuaire est une zone régionale et qu'il devait par conséquent être administré par une autorité régionale (la Municipalité de la communauté urbaine), tandis que d'autres ont affirmé que la société d'aménagement devrait être administrée par la Ville de Toronto. C'est pour elle que l'enjeu est le plus grand et ce sont les gens les plus touchés qui devraient en avoir le contrôle. De nombreux autres se sont dit en faveur d'un compromis dans lequel l'organisme serait administré à la fois par la Ville et par la communauté urbaine.

On a également suggéré que la THC, après un remaniement, pourrait être l'organisme tout désigné; elle pourrait être réorganisée de manière à accueillir des représentants de la Ville, de la communauté urbaine et de la province. Un participant a proposé que l'organisme soit composé de particuliers déterminés à bien servir ce dernier.

Comme autre solution, on a lancé l'idée de donner un nouveau mandat, des terrains et d'autres ressources à la Toronto Economic Development Corporation (la TEDCO) pour lui permettre de procéder au réaménagement du secteur riverain. Elle pourrait former un comité spécial composé de représentants de la population et le charger de déterminer les produits non nuisibles à l'environnement qui pourraient être fabriqués par les entreprises établies dans le port. Toutefois, certains se sont inquiétés du fait que cette proposition entraînerait un accroissement de la réglementation et serait source de plus grands maux de tête pour les dirigeants des entreprises. Quant au transfert de la propriété des terrains à la Ville, le sujet a suscité autant d'approbation que d'opposition : certains se sont dit d'accord avec cette proposition alors qu'un participant a exprimé des craintes face à la propriété publique des terrains.

Le mandat d'un organisme d'aménagement a également été discuté dans le cadre de certains ateliers. On s'est d'abord penché sur les moyens de déterminer quel serait le mandat; un participant a suggéré l'établissement d'une tribune publique visant à le définir. Il a été proposé que la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto pourrait être chargée de mener une enquête publique.

Plusieurs questions ont été posées au sujet du mandat et sont restées sans réponse : quels terrains ne sont pas nécessaires aux activités du port? pourra-t-on y faire un réaménagement? l'organisme d'aménagement devrait-il être chargé du nettoyage de la rivière Don? le but de l'organisme devrait-il être d'obtenir le meilleur rendement financier possible de la vente ou de la location de ses terrains? Un débat devra être tenu dans un cadre plus approprié pour trouver réponse à ces questions.

À quelques reprises on a souligné que le mandat devrait permettre une planification globale des terrains portuaires. On a insisté sur le fait qu'un secteur planifié de la sorte serait plus attrayant pour les investisseurs.

D'autres suggestions ont été faites à l'égard d'un mandat possible : il devrait insister sur une planification soucieuse de l'environnement; un organisme local aiderait l'industrie à comprendre les règlements concernant l'environnement et à les mettre en oeuvre. Les pouvoirs de l'organisme ne devraient pas avoir primauté sur ceux que prescrit la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire*. Le gouvernement devrait continuer d'investir dans la recherche et le développement afin de déterminer les utilisations qui conviennent aux terrains du port. L'organisme doit s'engager à procéder à l'aménagement industriel des terrains portuaires.

Enfin, on a insisté sur le fait que l'organisme d'aménagement doit rendre des comptes. Il y a eu débat sur la signification de l'expression "rendre des comptes" et au sujet de l'autorité devant laquelle l'organisme serait responsable, mais les participants se sont néanmoins tous entendus sur cette nécessité.

3. La stabilisation du prix des terrains portuaires

Le problème le plus grave du réaménagement industriel dans le port est probablement la hausse constante du prix des terrains. Si le zonage industriel vise, en partie, à maintenir le prix des terrains à des niveaux que peut se permettre l'industrie, il n'a toutefois pas réussi à contenir une hausse rapide. Les participants des ateliers sont d'avis que l'industrie n'est actuellement pas viable dans le port en raison de la valeur des terrains, mais que si les prix étaient plus abordables, elle pourrait survivre.

Les participants s'accordent pour croire que les gouvernements locaux devraient déclarer sans équivoque leur intention de conserver le zonage industriel dans le port afin de mieux convaincre les investisseurs que les terrains qui s'y trouvent n'auront pas d'autres usages et pour en réduire la valeur spéculative.

La question de l'affranchissement fiscal a été soulevée : en vertu de l'article 112 de la *Loi sur les municipalités,* il est interdit à une ville d'aider une compagnie à s'établir ou à prendre de l'expansion. La Loi vise à empêcher les municipalités de se livrer une guerre économique destructrice dans le but d'inciter les entreprises à venir s'établir chez elles. Certains participants ont exprimé l'avis que la vente ou la location de terrains à des prix qui ne sont pas dictés par le marché risque de faire entorse à cette disposition. D'autres ont soutenu que la location des ces terrains à l'industrie à des prix équitables et dans le but de supprimer la spéculation et les utilisations non industrielles ne constitue pas un affranchissement fiscal. Ils proposent que le gouvernement de l'Ontario donne aux terrains portuaires le statut de zone d'embellissement afin d'aider la Ville à y faire rester les entreprises établies. Les modifications apportées en 1986 et 1989 à la *Loi sur les municipalités* sont destinées à préciser le genre d'aide que peuvent fournir les villes aux entreprises. Il semble que les municipalités bénéficient d'une certaine latitude à cet égard, mais il sera nécessaire d'approfondir les recherches et l'analyse afin de mieux comprendre et interpréter les dispositions de la Loi.[9]

Un participant a en outre proposé l'établissement d'un fond d'aménagement industriel dont pourront se servir les municipalités pour acheter des terrains à vocation industrielle, pour créer des quartiers industriels leur appartenant et pour acheter et rénover de vieux édifices qui seront loués à l'industrie à des prix relativement bas.

4. La participation du gouvernement dans les entreprises de recyclage

Dans l'un des ateliers, on s'est surtout demandé s'il est souhaitable que le gouvernement participe à l'exploitation des entreprises de recyclage, et comment il pourrait le faire. En général, les participants ont manifesté peu d'enthousiasme à l'égard d'une éventuelle participation, car les entreprises publiques auraient un avantage injuste sur les compagnies privées. Les usines

---

9. Ontario, *Loi sur les municipalités,* Lois refondues de 1986, modifiée en 1989, c. 302, juin 1989.

pourraient être construites par le gouvernement, mais elle devraient être exploitées par le secteur privé.

On a comparé l'efficacité relative des employés du secteur public à celle des employés du secteur privé. Dans les cas où les entreprises privées refuseraient de faire du recyclage, le secteur public pourrait s'en charger.

Les gouvernements devraient contribuer au financement des projets de recherche et de développement dans le domaine du recyclage. Ils devraient se servir de leur pouvoir d'achat pour créer une demande de produits recyclés. Puisqu'ils achètent de grandes quantités de biens, ils ont la capacité de créer une demande à l'égard de certains produits dont la fabrication à grande échelle devient ensuite possible.

On s'est demandé s'il était avantageux de faire adopter par le gouvernement des normes qui exigeraient que les produits renferment un certain pourcentage de matériel recyclé. On a soutenu que, si le gouvernement établit des normes, l'industrie se contentera simplement d'y satisfaire, tandis que, si le marché fixe des prix qui tiennent compte de façon précise de l'utilisation des ressources, l'industrie rajustera ses processus de production de manière à suivre la tendance du marché et n'aura pas besoin de réglementation gouvernementale.

Les entreprises susceptibles de cadrer dans le réaménagement

En atelier, on a favorisé l'idée de faire des terrains portuaires un centre de démonstration d'industrie respectueuse de l'environnement. Les entreprises qui s'y établiraient devraient satisfaire à des normes environnementales rigoureuses en matière de production; elles seraient tenues de fabriquer des produits qui ne nuisent pas à l'environnement ou qui servent à le nettoyer ou à le protéger. Les participants se sont dit d'avis que ce concept inciterait les hautes instances gouvernementales à financer ce type de projets, car ils permettraient à l'industrie canadienne de faire de la recherche et du développement dans ce domaine. Le mécanisme de financement servirait à indemniser les entreprises à l'égard des normes et contrôles environnementaux sévères.

Certains critères ont été proposés pour déterminer les entreprises qui cadreraient dans le secteur riverain :

- celles qui doivent avoir accès à l'eau et pour lesquelles il est nécessaire ou grandement souhaitable de s'établir dans le secteur riverain, habituellement à cause du transport par voie d'eau;

- les entreprises produisant à peu de frais des biens dont la valeur ajoutée est élevée;

- celles qui ont de nombreux employés;

- les entreprises urbaines qui sont axées sur l'avenir et qui produisent des biens à partir des produits d'autres entreprises urbaines et dont les perspectives d'avenir sont bonnes;

- celles qui sont axées sur le marché et qui sont en mesure de tirer profit du grand marché de la région de Toronto;

- les entreprises utiles sur le plan social, qui fabriquent des produits contribuant au bien-être de la société ou des biens qui en remplacent d'autres qui sont dommageables pour l'environnement.

Les participants ont proposé des catégories d'entreprises qui pourraient convenir au port. Il faudrait évaluer de façon individuelle dans quelle mesure une entreprise répondant aux critères d'une catégorie utilise un processus de production respectueux de l'environnement. Un participant a fait remarquer que les entreprises proposées sont peut-être respectueuses de l'environnement, mais que certains établissements faisant partie des catégories suggérées ne le sont pas nécessairement. Les catégories proposées sont les suivantes : la lutte contre la pollution, l'industrie navale (particulièrement la construction et la réparation de bateaux de plaisance), le matériel biomédical, les films, les entreprises liées à la construction (particulièrement celles qui mettent au point des techniques novatrices) et celles qui fabriquent des appareils électriques à faible consommation énergétique.

Dans un autre atelier, on a proposé l'établissement d'un centre de recherche pour l'industrie respectueuse de l'environnement. Outre la recherche scientifique, il pourrait promouvoir la mise au point de techniques de production propre et tenir un rôle de sensibilisation. Ce dernier pourrait prendre plusieurs formes : tout d'abord, l'organisme de recherche pourrait établir une base de données à l'intention des entreprises de protection de l'environnement et un programme d'échange

d'information sur les diverses techniques utilisées dans le monde. Le centre pourrait également assurer la formation de professionnels de l'environnement, par exemple, des ingénieurs et des techniciens. Il pourrait collaborer à l'élaboration de matériel pédagogique et didactique permettant de combler les besoins en personnel qualifié dans les domaines du contrôle de la qualité de l'eau, des usines de traitement des eaux usées, des systèmes de traitement et d'acheminement de l'eau, des techniques relatives à l'eau potable (particulièrement dans le Tiers-Monde), du traitement des déchets, et de l'extraction de produits pétroliers des liquides de vidange. Certes, le Canadian Centre for Inland Water oeuvre dans ce domaine, mais il n'a commencé à aborder le sujet qu'en surface et bien d'autres travaux de recherche et de développement seront nécessaires.

LES ENTREPRISES DE RECYCLAGE

Bien que la question ait été débattue au cours de l'atelier sur le sujet, il y a lieu de faire le résumé d'autres dossiers importants.

La collecte, le tri et le traitement entrent dans le domaine du recyclage et on a souligné que toutes les entreprises ont la capacité potentielle de recycler des ressources déjà utilisées. Toutefois, dans de nombreux domaines, une recherche approfondie est encore nécessaire pour que cette capacité se matérialise.

Le secteur riverain compte quelques entreprises dont les activités de recyclage sont importantes, notamment : les sociétés de construction et de démolition, l'usine de désulfurisation des gaz de combustion d'Ontario Hydro, des entreprises de photographie, d'encre d'imprimerie, de compostage (aliments provenant de l'utilisation domestique et commerciale), d'électronique (récupération des métaux précieux), de récupération de déchets métalliques et de textile.

On a aussi discuté de la possibilité d'établir un centre de recherche et de développement dans le secteur riverain; il pourrait fonctionner dans le cadre d'un quartier commercial et faciliter le développement d'entreprises pilotes de recyclage. Les frais d'administration pourraient être partagés entre les firmes établies dans le centre. Ce dernier serait doté d'une salle de réception (un immeuble servant de centre d'interprétation consacré à la sensibilisation aux questions d'environnement) et d'installations de type coopérative pour le traitement des déchets ou le matériel de traitement.

4. *Résumé et Recommandations*

À la suite des discussions du symposium les participants ont eu la nette impression d'avoir réalisé des progrès. Les questions difficiles ont été examinées selon des points de vue parfois divergents mais néanmoins compatibles. On croit, avec beaucoup d'optimisme, qu'une première et importante étape vient d'être franchie dans l'établissement d'une industrie respectueuse de l'environnement dans le port et qu'elle constituera le fondement des travaux à venir.

Des délibérations, il est ressorti clairement qu'il est nécessaire d'approfondir les sujets suivants :

1. Quelles sont les entreprises respectueuses de l'environnement et susceptibles de bien cadrer dans le port.

Plusieurs types éventuels ont été mentionnés. Il y a lieu d'examiner plus attentivement ces possibilités afin de déterminer dans quelle mesure elles s'harmonisent avec l'environnement, si elles conviennent au secteur riverain et quelle est leur viabilité économique.

2. Les moyens d'établir et de maintenir à un niveau raisonnable le prix des terrains <u>industriels</u> portuaires.

Pour assurer le succès du réaménagement des terrains portuaires, il faut réduire leur prix. Des mécanismes qui pourraient le maintenir à un niveau raisonnable ont été proposés; il faudra toutefois approfondir les recherches afin de résoudre les difficultés d'ordre juridique et de mettre au point des programmes destinés à maintenir les prix à leur niveau actuel ou à les réduire.

3. La façon de planifier et d'aménager les terrains portuaires.

L'un des plus grands avantages des terrains portuaires est qu'une portion de 243 à 364 hectares, située au centre du secteur riverain, constitue un tout qui se prête à la planification et à l'aménagement d'ensemble. Cette surface imposante se compare plus qu'avantageusement à celle de Harbourfront, qui fait moins de 40 hectares et à celle des terrains Railway qui couvrent environ 81 hectares. En d'autres mots, un projet de réaménagement des terrains portuaires toucherait une

surface de deux à trois fois plus grande que celles de Harbourfront et des terrains Railway combinées, ce qui laisse entrevoir d'énormes possibilités.

Il faudra beaucoup de travail pour déterminer l'organisme qui sera chargé de la planification et de l'aménagement. Son mandat devra en outre tenir compte des principes et des caractéristiques dont il a été question précédemment.

Il y aurait lieu de suivre la méthode exposée ci-après pour mener ces études à bien.

1. L'ébauche du présent rapport devra passer entre les mains de tous les participants du symposium, leur demandant leurs commentaires et leurs questions.

2. Il y aurait lieu de mettre sur pied un groupe consultatif composé de représentants de l'industrie, des syndicats, du gouvernement, des organismes environnementaux et des groupes communautaires. Il serait chargé de donner des conseils sur les stratégies d'enquête et de convoquer un autre symposium, comme il a été proposé à la dernière séance de la réunion de novembre 1989. Le groupe serait également chargé de guider les recherches effectuées en vue de ce symposium.

3. Il y aurait lieu de convoquer un deuxième symposium au printemps 1990.

4. Il y aurait lieu de présenter à la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto un rapport sur le deuxième symposium et sur les recherches effectuées à cet égard, lequel pourrait servir à la rédaction du deuxième rapport provisoire de la Commission.

Annexes

Annexe 1 : Liste des participants

Annexe 2 : Horaire du symposium

Annexe 3 : Questions abordées en ateliers

ANNEXE 1

L'INDUSTRIE RIVERAINE URBAINE :

La planification et le développement d'une industrie verte pour le XXIe siècle

C.P. 4111, Succursale A
Toronto (Ontario)
M5W 2V4

PARTICIPANTS

Atelier 1 : Les produits et la technologie de production non nuisibles à l'environnement

Animatrice : Sarah Miller - Association canadienne du droit de l'environnement
Secrétaire : Mary Simpson - Université York, Faculté des études environnementales

Ken Albright - Ministère du Commerce et de la Technologie de l'Ontario
Kevin Brady - Ontario Round Table on Environnement and the Economy
Craig Boljkovac - Pollution Probe
Massimo Carbone - Environmental Technologies Investment Inc.
Pat Delbridge - Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie
Bob Dematteo - Syndicat des employés de la Fonction publique de l'Ontario
Jennifer Dickson - Communauté urbaine de Toronto, Bureau du président, division du développement économique
Rosanne Hahn - Ministère du Commerce et de la Technologie de l'Ontario
Bruce Jank - Canadian Centre for Inland Waters
David MacDonald - Ministry of Parliament for Toronto-Rosedale
Dan McLean - Central Soya of Canada
John Richmond - Société ontarienne de gestion des déchets
John Shepherd - Toronto Board of Trade
Anne Swarbrick - Labour Council of Metropolitan Toronto and York Region

Atelier 2A : La planification et le développement de l'industrie riveraine

Animateur : Tom Chandler - South East Toronto Industrial Awareness Organization
Secrétaire : Margaret Johnson - Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

Jim Bradley - Municipalité de la communauté urbaine de Toronto
Joe D'Abramo - Ville de Toronto, Planification et développement
Bob Goodings - Toronto Board of Trade
Roger Hollander - Conseiller municipal de la communauté urbaine de Toronto
Bob Howald - Toronto Economic Development Corporation
John McMillan - Communauté urbaine de Toronto - Division du développement économique
Michael Lyons - IMPACTS Consultants
Sean Meagher - Bureau de la conseillère Marilyn Churley
Brian O'Keefe - Syndicat canadien de la Fonction publique

Eli Ophek - Développement du secteur riverain, Province d'Ontario
Robin Sears - NPD Ontario

Atelier 2B : La planification et le développement de l'industrie riveraine

Animateur : Michael Goldrick - Université York, Départ. des sciences politiques
Secrétaire : James Flagal - Université York, Faculté des études environnementales

Ellen Greenwood - Ville de Toronto, Départ. du greffier
Carole Kushner - South Riverdale Community Health
Dennis Lang - Toronto Harbour Commissioners
Reg Lewis - Toronto Economic Development Corporation
Bob Malvern - Ontario Hydro
Dale Martin - Conseiller, Communauté urbaine de Toronto
Lynn Morrow - Metropolitan Toronto Waterfront Committee
Bill Munson - Ville de Toronto - Bureau de la protection de l'environnement
Nimrod Salamon - Ville de North York, Département de la planification
David Sefton - Urban Development Institute
Brian Shell - United Steel Workers Association
Peter Tomlinson - Ville de Toronto - Division du développement économique
Linda Torney - Labour Council of Metropolitan Toronto and York Region

Atelier 3 : Les entreprises de recyclage

Animatrice : Linda Varangu - ORTECH International
Secrétaire : Scott Clark - Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

Mark Conway - Toronto Harbour Commissioners
Bill Glenn - Consultant en environnement
Nancy Hawley - Ville de Toronto - Cabinet du maire
John Kis - Association canadienne des industries de recyclage
Mary Stewart - Communauté urbaine de Toronto - Départ. du génie

ANNEXE 2

L'INDUSTRIE RIVERAINE URBAINE

La planification et le développement d'une entreprise verte pour le XXIe siècle

C.P. 4111, Succursale A
Toronto (Ontario)
M5W 2V4

Horaire du 16 novembre 1989

9 h à 9 h 5	Mot du président
9 h 5 à 9 h 20	Allocutions de bienvenue : David Crombie et Linda Torney
9 h 20 à 9 h 45	Jefferey Stinson : Images du secteur industriel et de East Bayfront
9 h 45 à 11 h 30	Ateliers I
1.	Produits et technologie de production non nuisibles à l'environnement
2.	La planification et le développement de l'industrie du secteur riverain - A
	La planification et le développement de l'industrie du secteur riverain - B
3.	Les entreprises de recyclage
	* Chaque atelier de la première séance a pour but de définir les problèmes de son domaine particulier.
11 h 30 à 12 h 30	Séance plénière - Rapport des participants
12 h 30 à 13h 30	Déjeuner
13 h 30 à 15 h	Ateliers II
	* Chaque atelier de la deuxième séance a pour but de trouver des solutions aux problèmes cernés au cours de la première.
15 h à 15 h 15	Pause café
15 h 15 à 16 h 30	Séance plénière - Rapport des participants et débat
16 h 30 à 17 h	Résumé/Mot de la fin : David Crombie et Tom Chandler

Parrainage : Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto, Labour Council of Metropolitan Toronto and York Region, Faculté des études environnementales de l'Université York et South East Toronto Awareness Organization

ANNEXE 3

SYMPOSIUM SUR L'INDUSTRIE RIVERAINE URBAINE

Questions abordées en atelier

Atelier 1 : Les produits et la technologie de production non nuisibles à l'environnement

Séance de l'avant-midi

Qu'est-ce qu'un produit non nuisible à l'environnement? Comment peut-on établir des critères permettant de déterminer si un produit est nuisible ou non à l'environnement? Quels problèmes entraîne le fait de qualifier un produit de non nuisible à l'environnement? Qui devrait être chargé de déterminer dans quelle mesure un produit n'est pas nuisible à l'environnement?

Quels seront les produits non nuisibles de l'avenir? Quels sont les produits qui existent actuellement ou depuis peu en matière de protection ou de nettoyage de l'environnement et pour assurer la santé et la sécurité des gens dans leurs lieux de travail?

Quels produits, secteurs ou entreprises sont les chefs de file sur le plan mondial de la fabrication de produits non nuisibles à l'environnement?

Quels sont les entreprises ou les produits de nettoyage de l'environnement ou qui sont susceptibles de servir à cette fin?

Séance de l'après-midi

Que faire pour que les fabricants de produits non nuisibles à l'environnement s'établissent dans le secteur riverain? Qu'en est-il de l'infrastructure? du prix des terrains? des règlements de zonage? du nettoyage de l'environnement?

Quel est le rôle des diverses administrations gouvernementales, du secteur privé et les syndicats à l'égard de l'établissement d'une industrie riveraine convenable?

Quelles recherches y a-t-il lieu de mener pour élaborer des produits non nuisibles à l'environnement? Y aurait-il lieu d'établir un centre de recherche et d'éducation sur ces produits dans le secteur riverain?

Atelier 2A : La planification et le développement de l'industrie dans le secteur riverain

Séance de l'avant-midi

Quelles difficultés devront résoudre les entreprises qui s'établiront dans le secteur riverain? Quels genres d'entreprises cadrent particulièrement bien dans le secteur riverain de Toronto?

À quelles exigences particulières doivent répondre les entreprises de technologie de production non polluante du secteur riverain?

Quels entreprises ou secteurs ont mis au point et utilisent des techniques non polluantes? Satisfont-ils aux exigences du secteur riverain?

Séance de l'après-midi

Quelles politiques publiques (municipales, provinciales et fédérales) est-il possible d'adopter pour inciter l'industrie à s'établir dans le secteur riverain?

Quels programmes gouvernementaux sont à la disposition des entreprises pour les aider à s'établir dans le secteur riverain? Quels mécanismes de financement ont été mis sur pied ou pourraient l'être à l'égard des projets de recherche, d'éducation et de démonstration à l'intention de l'industrie de l'environnement?

Quelle structure institutionnelle est nécessaire à l'aménagement du secteur riverain? Qui est en meilleure position de bien aménager le secteur riverain : le gouvernement, le secteur privé, une association d'intérêts, des organismes spécialisés?

Que peuvent faire les entreprises établies dans le secteur riverain pour que leurs processus de production ne nuisent pas à l'environnement?

Atelier 2B : La planification et le développement de l'industrie dans le secteur riverain

Séance de l'avant-midi

Quelles difficultés devront résoudre les entreprises qui s'établiront dans le secteur riverain?

Quels genres d'entreprises cadrent particulièrement bien dans le secteur riverain de Toronto?

Les terrains du secteur riverain ou les entreprises qui y cadreraient bien devraient-ils être de propriété publique?

Séance de l'après-midi

Quels mécanismes est-il possible de mettre en oeuvre afin d'assurer la stabilité du prix des terrains de manière à rendre possible l'activité industrielle dans le secteur riverain?

Quelle structure institutionnelle est nécessaire à l'aménagement du secteur riverain? Qui est en meilleure position de bien aménager le secteur riverain : le gouvernement, le secteur privé, une association d'intérêts, des organismes spécialisés?

Quelle structure institutionnelle est nécessaire pour assurer l'utilisation de processus de production non nuisibles à l'environnement par l'industrie?

Atelier 3 : Les entreprises de recyclage

Séance de l'avant-midi

Quels sont les problèmes actuels des entreprises de recyclage?

Quels genres d'entreprises utilisent ou utiliseront des techniques de recyclage? Quelle sera éventuellement la demande de produits fabriqués par ces entreprises? Ces dernières conviennent-elles au secteur riverain?

Si des entreprises de recyclage s'établissaient dans le secteur riverain, quels seraient leurs besoins du point de vue de l'infrastructure?

Qu'est-ce que les centres de recherche sur les techniques de recyclage et où sont-ils situés?

Séance de l'après-midi

À quelles exigences les entreprises de recyclage doivent-elles satisfaire pour s'établir dans le secteur riverain?

Certaines entreprises de recyclage devraient-elles appartenir à la municipalité?

Quel est le rôle des gouvernements, du secteur privé et des groupes d'intérêt du voisinage à l'égard des entreprises de recyclage?

Est-il possible d'établir des centres de recherche et de développement ou d'éducation en recyclage dans le secteur riverain?

BIBLIOGRAPHIE

Canada. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. *Rapport provisoire*, Été 1989, Ottawa : Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.

Merrens, R., novembre 1989, *Bibliographie sélective sur le port et le secteur riverain de Toronto,* Document de travail du Centre de documentation sur le secteur riverain canadien, 1, Toronto : Centre de documentation sur le secteur riverain canadien.

Ontario, *Loi sur les municipalités,* Lois refondues de 1986, modifiée en 1989, c. 302, juin 1989, Toronto (Ontario).

Ontario. Office of the Premier. 17 october 1989. *Declaration of provincial interest: Toronto Waterfront Lands,* Toronto, Ontario. Office of the Premier.

Toronto Harbour Commissioners. 1931. *Facts concerning Toronto Harbour, 1931,* Toronto: Toronto Harbour Commissioners.

Toronto (Ont.).1986.*Quinquennial review: overview report,* Toronto: Toronto (Ont.).

___.January 1990.*Special tabulation using Metropolitan Toronto Planning Department Employment, Land Use, Assessment data file,* Toronto: Toronto (Ont.).

